



187  
34

Всесоюзная  
Библиотечная  
Система  
В. И. Ленин



# За рулем

7-8  
1938  
АПРЕЛЬ

РЕДИЗДАТ Ц. С. ОСОАВНАХИМА

XX 187  
34

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

ПОПУЛЯРНЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ ПО АВТОМОБИЛЬНОМУ ДЕЛУ

АПРЕЛЬ 1938 г.

7-8

Одиннадцатый  
год издания



Выходит два  
раза в месяц

# ОБ АВТО-МОТОСПОРТЕ И РАБОТЕ АВТО-МОТОКЛУБОВ



Исполнился год со дня известного выступления «Правды» и призыва Героя Советского Союза т. Липидевского о развитии автомобильного и мотоциклетного спорта в СССР.

Итоги работы за этот год показывают, что несмотря на несомненные достижения отдельных авто-мотоклубов, в частности Ленинградского, Ташкентского, Одесского и др., общее положение пока нельзя признать удовлетворительным.

Многочисленные факты говорят о том, что Всесоюзный и местные комитеты по делам физкультуры и спорта до сих пор не уделяют должного внимания авто-мотоспорту и авто-мотоклубам, плохо выполняют директивы правительства о развитии автомобильного спорта и туризма, не борются по-большевистски за реализацию указаний «Правды» о массовой подготовке автомобилистов и мотоциклистов-любителей, о совершенствовании молодых авто- и мотоспортсменов.

Из-за бездеятельности комитетов физкультуры до сих пор не созданы авто-мотоклубы в Минске, Горьком, Сталинграде, Ярославле, не имеют помещений Челябинский, Грозненский, Саратовский и др. авто-мотоклубы, из рук вон плохо работают клубы в Симферополе, Севастополе, Таганроге и других городах.

До сих пор не разрешены вопросы финансирования авто-мотоклубов, вопросы их организационного и технического обеспечения. Помимо авто-мотоклубов авто-мобилизмом занимается Осоавиахим и в известной мере добровольные спортивные общества. Согласованности в этой работе нет. Спортивные общества вносят в это серьезнейшее дело кустарщину, идут по пути создания маломощных кружков, вместо использования базы авто-мотоклубов.

Невольно возникает вопрос: не настало ли время сконцентрировать все дело авто-мотолюбительства и спорта в авто-мотоклубах и их филиалах по примеру аэроклубов Осоавиахима, поставить авто-мотоклубы в такие же условия, какие созданы аэроклубам, создать сильную центральную организацию, объединяющую авто-мотоклубы Союза.

Сейчас центром всей работы является авто-мотосекция Всесоюзного комитета по делам физкультуры и спорта. Из-за отсутствия необходимых средств, достаточного числа оперативных работников, хозяйственно-технической базы она не может как следует наладить свою работу. Недостаточно удовлетворительно обстоит дело и в Осоавиахиме. Здесь также автомобилизм не стал еще одной из ведущих отраслей, не пользуется таким же вниманием, как другие оборонные отрасли работы общества. Что же касается ВЦСПС, то там умудрились возложить всю автомобильную работу в спортивных обществах и профсоюзах на «аппарат», состоящий из... 1 чел.

Нельзя больше терпеть вредной кустарщины, распыления средств и материальной части! Единство и твердая система должны быть положены в основу спортивной работы. Авто-мотоклубам нужен крепкий, мощный центр, регламентирующий и организующий весь наш авто-мотоспорт.

В области авто-мотоспорта наряду со всемерным развертыванием различных массовых форм работы, дающих возможность вовлекать в проведение спортивных соревнований сотни авто-мотолюбителей и профессионалов-водителей, одной из важнейших задач является также завоевание скоростей. К сожалению, находятся горе-теоретики, которые считают скоростные состязания, например гонки-километровки, «буржуазно-классическим видом спорта». Подобного рода высказывания дезорганизуют спортивный актив.

Нам надо всемерно развивать борьбу за скорости. Надо работать над увеличением максимальной мощности двигателей, повышением степени сжатия и подема литровой мощности нашего автомобиля и мотоцикла. Надо возможно шире организовать обмен опытом в деле форсирования отечественных двигателей. Надо упорно драться за то, чтобы советские гонщики на советских автомобилях и мотоциклах ставили не только новые всесоюзные, но и побивали

международные рекорды. Надо добиться того, чтобы результаты гонок положительно влияли на наше авто-мотостроение.

Герой Советского Союза Валерий Павлович Чкалов сказал: «Гонки-километровки особенно ценны, ибо они выявляют не только высокий спортивно-технический класс гонщиков, но и динамические качества машины и ее подготовленность к скоростным состязаниям». Исходя из этого, одной из ближайших задач авто-мотоклубов является постановка и продвижение вопроса перед местными исполкомами о строительстве или приведении в порядок в каждом городе участка дороги в 2½—3 км для устройства гонок-километровок.

Авто-мотоклубам предстоит воспитать тысячи, десятки тысяч автомобилистов и мотоциклистов, таких же культурных, квалифицированных, отважных, как наши мужественные танкисты.

«Наши танкисты, — говорил первый маршал Советской страны Климент Ефремович Ворошилов, — с успехом добиваются того, что их танки путем простейших приспособлений, а, главным образом, благодаря пытливой работе своих водителей, техников, командиров свободно ходят по болоту, на что «нормы» их рассчитаны не были, переплывают реки, озера и даже морские заливы при свежей волне. У нас немало есть доблестных танкистов, которые, как виртуозы, буквально играют своими грозными машинами».

В будущей войне, если нам ее навязжут фашистские агрессоры, советские танки, автомобили, мотоциклы сыграют почетную роль. Вот почему нашим авто-мотоклубам надо серьезно заняться техническим и политическим воспитанием автомобилистов и мотоциклистов, всячески поощрять их работу над созданием приспособлений, повышающих мощность и проходимость авто-мотомашин, создать обстановку, в которой пытливый ум спортсмена-водителя мог бы найти новые неценные качества машин.

Широко развивать спортивно-техническую работу — вот важнейшая задача наших авто-мотоклубов. Опыт славных танкистов показывает нам, что могут сделать советские люди, блестяще знающие технику, политически подготовленные, беззаветно преданные родине.

Мы считаем, что Всесоюзному комитету по делам физкультуры и спорта пора сделать большевистские выводы. Нельзя долгие терпеть такого положения, при котором авто-мотоспорт находится в системе физкультуры на правах третьестепенного дела.

Мы считаем, что надо в самые кратчайшие сроки осуществить следующие мероприятия:

1. Создать сильную центральную организацию по руководству и развитию массового автомобилизма, которая по-настоящему возглавила бы работу автомобильно-мотоциклетных клубов нашей страны, стала бы подлинным проводником авто-мотоспорта и автомобилизма в СССР.

2. Укрепить существующие в стране авто-мотоклубы, дать им солидную финансовую базу, обеспечить систематический инструктаж в организационной, спортивной и учебной работе, обязав комитеты физкультуры оказывать практическую помощь развитию авто-мотоклубов.

3. Разрешить вопрос о концентрации всей авто-мотоспортивной работы в автомобильно-мотоциклетных клубах, по примеру аэроклубов Осоавиахима.

4. Добиться скорейшего выпуска нашей промышленностью спортивных и гоночных автомобилей и мотоциклов.

5. Организовать снабжение авто-мотоклубов и авто-мотоучебных пунктов учебной и спортивной литературой и наглядными пособиями в виде плакатов, таблиц, моделей, макетов и т. д.

6. Обеспечить наших гонщиков спортивным инвентарем, например гоночными племами, небьющимися очками, масками и пр.

7. Начиная с будущего года, приступить к строительству в Москве большого авто-мотодрома спортивного и технико-испытательного значения.

Наш автомобильный и мотоциклетный спорт, на базе гигантски выросшей социалистической индустрии, несомненно станет самым любимым и самым распространенным видом спорта. Наши спортсмены — это люди, беззаветно преданные большевистской партии и советскому правительству, патриоты своей социалистической родины. Вооруженные передовой авто-мототехникой, они сумеют в недалеком будущем показать высший класс овладения этой техникой, сумеют завоевать и международные рекорды, как мы завоевали их в области авиации.

# Авторемонт в 1938 году

Беседа с начальником Глававторемонта А. М. ЛЕВАШОВЫМ

В ведении Глававторемонта, созданного недавно в результате реорганизации б. ГУТАП, имеется пока крайне недостаточная база — всего 10 авторемонтных заводов и 11 автостанций, которые смогли обслужить в 1937 г. не более 8% автомобильного парка Союза.

В этом году намечено повысить эффективность действующих предприятий, значительно улучшить качество ремонта, снизить стоимость его, резко сократить сроки ремонтных операций.

В сравнении с прошлым годом увеличивается выпуск из ремонта таких агрегатов, как задний мост, коробка передач, передний мост, руль и другие, с целью повышения коэффициента использования действующего автопарка.

Вместо прежнего гарантированного заказчиком срока ремонта в 10—12 дней и пробега в 1 000 км в этом году введена новая, резко повышенная гарантия качества отремонтированных машин — 4 месяца при 8 000 км пробега.

Что касается автомобильных станций, то они в своей повседневной работе будут строго выполнять указания товарища Сталина на XVII съезде партии о том, что основу ремонта составляет текущий и средний ремонт, а не капитальный. Освобождая станции от производства капитальных ремонтов, мы обязываем их периодически осуществлять специальный технический осмотр автомашин, прикрепленных к ним по договорам с заказчиками, обслуживая их текущим ремонтом и сменой агрегатов. Это должно увеличить пропускную способность наших станций и коэффициент использования действующего парка. Как правило, станции отныне будут нести полную техническую ответственность за прикрепленные к ним машины, чего не было в прежние годы.

Все ремонтные предприятия переведены на обезличенный агрегатный ремонт, а для ускорения цикла ремонта на заводах и станциях организуются фонды оборотных агрегатов. Это сокращает продолжительность ремонта в 2—3 раза и почти вплотную подводит наши заводы и станции к такому положению, при котором они смогут, принимая в ремонт машины и агрегаты, тут же выдавать потребителю взамен другие отремонтированные.

Глававторемонт намечает провести в этом году, как было указано выше, резкое снижение стоимости ремонта автомашин и агрегатов. Этот вопрос сейчас находится на разрешении правительства. По проекту главка оплата ремонта построена таким образом, что автохозяйства, бережно относящиеся к социалистической машине, будут нести меньшие расходы по ремонту, а нерадивые автохозяйства будут наказываться повышенной стоимостью ремонта.

Иными словами, капитальный ремонт агрегатов (в объеме целой машины) будет стоить значительно ниже существующей цены, а

капитальный ремонт, связанный с гильзованием блока цилиндра и другими запрессовочными операциями будет стоить дороже, но все же меньше, чем в 1937 г.

Для оказания воздействия на автохозяйства в смысле содержания машин в нормальном техническом состоянии, предприятиям главка запрещено принимать машины, требующие восстановительного ремонта, так как в этом случае мы имеем уже дело не с ремонтом, а со сборкой новой автомашины. В случаях, когда стоимость запасных частей, их сборка и ремонт агрегатов значительно превышают стоимость нового автомобиля, авторемонтные заводы будут вынуждены списывать такие машины.

Главк ведет сейчас работу по изысканию наиболее совершенных типов ремонтных предприятий с точки зрения современных требований. Глававторемонт считает, что массовым типом предприятия должна быть автомобильная станция, в задачу которой будет входить профилактика с текущим ремонтом и смена агрегатов. Эти станции должны получить распространение не только в городах нашей страны, но и в крупнейших колхозах и быть тесно связанными с ремонтными заводами, обеспечивающими ремонт сдаваемых станциями агрегатов. Ввиду этого в дальнейшем намечается строительство специально агрегатных заводов в отличие от существующих, которые ремонтируют машины в целом. Не исключается возможность строительства и авторемонтных мастерских, работающих по агрегатному методу, однако с учетом их дальнейшего перерастания в агрегатные заводы. Наконец имеется в виду работа по изысканию и проектированию дорожных автомобильных станций, в первую очередь на магистралях Москва — Ленинград, Москва — Горький, наряду с магистралью Москва — Минск, которая будет обслуживаться Гупосседором НКВД.

В круг обязанностей дорожных станций будет входить весь объем путевого ремонта и заправочные операции, замена деталей, поврежденных в пути, предоставление отдыха пассажирам, организация культурной стоянки для машин.

1938 год будет годом подготовки к широкому развитию авторемонтной службы в третьей пятилетке.

Учитывая, что в области технологии ремонта автопарка в большинстве авторемонтных мастерских царит разнородность и кустарщина, Глававторемонт взял на себя задачу разработать в 1938 г. для всех авторемонтных предприятий Союза рекомендательные технические условия и нормативы технологических процессов. При этом намечается осуществление в процессе ремонта стандартных приемов (стандартизация ремонта), что в конечном счете должно привести к резкому повышению качества ремонта и снижению его себестоимости.

Е. А.